SEE FOLLOWING NOTE

PARTS OF THE ORIGINAL DOCUMENT

ARE OF POOR REPRODUCTIVE QUALITY

CERTAINES PARTIES DU DOCUMENT ORIGINAL

SONT DE PIÈTRE QUALITÉ DE REPRODUCTION

Transport Canada Transports Canada

TP 1624

Marine Casualty Investigations

Enquêtes sur les accidents maritimes

Investigation Report to the Minister pursuant to sections 542 or 545 of the Canada Shipping Act

Rapport d'investigation au Ministre conformément aux articles 542 ou 545 de la Loi sur la marine marchande du Canada

Canada

This report is also available in English.

RAPPORT D'INVESTIGATION SUR LES CIRCONSTANCES DE L'ABORDAGE DU BATEAU DE PÊCHE CANADIEN "SERENA J" PAR UN BATEAU DE PÊCHE QUI NE S'EST PAS IDENTIFIÉ, DANS LE PACIFIQUE NORD, À 20 MILLES AU SUD DE LA PÉNINSULE DE HESQUIAT, EN COLOMBIE-BRITANNIQUE, LE 7 AOÛT 1986

RAPPORT N° 502

These sections of the Investigation Report prepared pursuant to Section 542, or of the Preliminary Inquiry Report prepared pursuant to Section 545, of the Canada Shipping Act, are released for accident prevention purposes only and are confined to cause-related circumstances.

This report and its contents may be deficient and misleading if used in any other process and are not to be used or admitted in evidence in any legal proceedings, either civil or criminal, arising out of the casualty described in the report. The statements, opinions and findings in the report are those of the Marine Casualty Investigations Division only and do not constitute admissions made by or on behalf of Her Majesty the Queen in right of Canada.

Ces sections du rapport d'investigation ou du rapport préliminaire sont rédigées en vertu des articles 542 et 545 respectifs de la Loi sur la marine marchande du Canada et ne sont publiées qu' à des fins de prévention des accidents seulement et ne portent que sur les circonstances entourant le cas à l'étude.

Ce rapport et son contenu peuvent être insuffisants et trompeurs s'ils sont utilisés à d'autres fins et ne peuvent être utilisés ou acceptés comme preuve dans quelque procédure que ce soit, au civil ou au criminel, même si ces procédures découlent de l'accident décrit dans ledit rapport. Les déclarations, les opinions et les constatations de ce rapport appartiennent uniquement à la section des Enquêtes sur les accidents maritimes et ne constituent pas une acceptation de la part ou au nom de Sa Majesté du chef du Canada.

RAPPORT D'INVESTIGATION SUR LES CIRCONSTANCES DE L'ABORDAGE DU BATEAU DE PÊCHE CANADIEN "SERENA J" PAR UN BATEAU DE PÊCHE QUI NE S'EST PAS IDENTIFIÉ, DANS LE PACIFIQUE NORD, À 20 MILLES AU SUD DE LA PÉNINSULE DE HESQUIAT, EN COLOMBIE-BRITANNIQUE, LE 7 AOÛT 1986

Renseignements concernant le bâtiment 1

Nom	"SERENA J", anc. "YASMIN"
Numéro de permis de bateau de pêche canadien	26510
Numéro de permis du MDT	13K28996
Port d'immatriculation	Nanaimo (C.-B.)
Indicatif d'appel	VD 8611
Jauge brute	9 tonneaux
Jauge nette	8 tonneaux
Longueur (hors tout)	10,97 m (36 pi)
Largeur	3,23 m (10,6 pi)
Tirant d'eau (maximal)	1,37 m (4,5 pi) environ
Type	Petit bateau de pêche à la ligne traînante
Matériau	Bois
Construction	1959, Georgia Boat Works, Steveston (C.-B.)
Groupe propulsif	Diesel GM, 6 cylindres, modèle 4-53, 120 BHP, entraînant une seule hélice à pas fixe
Cargaison	Environ 158 kg de saumon et 3 566 kg (3,5 tonnes) de glace
Équipage	2 personnes
Propriétaire	R.F.W. Tiedjins, Nanaimo (C.-B.)

Équipement de navigation

Radar	Furuno, modèle FR-240 Mk II
Sondeur	Furuno Recorder, modèle F-861 MK II
Loran C	Furuno, LC80
Compas magnétique	Dirigo, 4 po de diamètre
VHF (1)	Hy-Seas, High gain 55
VHF (2)	Apelco, modèle AF 40 M
BP	40 voies
Récepteur radio	Kenwood, modèle R2000

Équipement de sauvetage

Dinghy	Sport Yak, en plastique, 2 m
Gilets de sauvetage	3 à bord
Bouée de sauvetage	1 à bord

Description du bateau

Le "SERENA J" était un petit bateau de pêche ponté en bois, à franc-bord, utilisé pour pêcher le saumon sur la côte Ouest de l'île de Vancouver (C.-B.). La cuisine/timonerie, la salle des machines et les logements étaient situés en avant du milieu du navire et il y avait une cale à poisson et un petit cockpit ouvert en arrière du milieu du navire. L'espace sous le pont était divisé par trois cloisons transversales. Une porte coulissante placée du côté tribord de la cloison arrière donnait accès au rouf.

Le bateau était muni d'un mât en aluminium, de tangons et d'un mât de charge en bois.

Comme il avait moins de 15 tonneaux de jauge brute, le "SERENA J" n'était pas tenu d'être inspecté par la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière canadienne.

C'est en mai 1986 que le "SERENA J" était passé pour la dernière fois en cale sèche à Newcastle (C.-B.). Le bateau avait ultérieurement subi une inspection à des fins d'assurance à Nanaimo (C.-B.), le 14 mai 1986 et, à cette occasion, on l'avait décrit comme étant en bon état.

Nota : 1. Dans le présent rapport, toutes les heures sont données à l'heure avancée du Pacifique (UTC moins 7 heures).

2. Tout au long du présent rapport, on utilise le terme "abordage" qui convient particulièrement bien en l'occurrence car un des bâtiments était au mouillage (ancré).

Données préliminaires

Au matin du 7 août 1986, le petit bateau de pêche "SERENA J" était ancré à 20 milles au Sud de la péninsule de Hesquiat, en Colombie-Britannique, attendant le jour pour reprendre la pêche au saumon à la ligne traînante quand, par temps beau et clair, un bâtiment qui ne s'est pas identifié l'a heurté sur la hanche bâbord.

Le "SERENA J" a subi des avaries sur son côté tribord et de l'eau s'est infiltrée dans la cale à poisson. Le bateau a pris une gîte considérable à tribord et a ultérieurement chaviré.

L'autre bâtiment se serait apparemment dégagé du "SERENA J" et se serait éloigné sans offrir son assistance ni tenter de communiquer de quelque façon avec le bateau abordé.

L'équipage du "SERENA J" a été rescapé, indemne, sur la coque du bateau retourné, peu après le lever du soleil. Le "SERENA J" était une perte totale, compte tenu de la valeur de revente typique d'un bateau de ce type qui est de l'ordre de 40 000 $.

Ultérieurement, la GRC a porté des accusations en vertu du Code criminel contre le patron d'un petit bateau de pêche canadien; celui-ci a été reconnu coupable et condamné à 9 mois d'emprisonnement. Il a porté le jugement en appel.

L'accident n'a pas fait de pollution notable.

Récit des événements

Le "SERENA J" change de propriétaire en février 1986. Le nouveau propriétaire prend possession du bateau à Comox, en Colombie-Britannique, et le conduit à Nanaimo où il lui fait subir des travaux d'entretien général et l'arme pour la saison de pêche au saumon imminente.

Armé et gréé pour la pêche au saumon à la ligne traînante, le "SERENA J" appareille pour Ucluelet (C.-B.) où il arrive le 18 juin 1986. Le petit bateau pêche ensuite sur la côte Ouest de l'Île de Vancouver en se servant de Ucluelet comme principal port d'escale.

Le 3 août, en soirée, le "SERENA J" fait escale à l'usine de traitement du poisson de Zeballos où il débarque sa prise et charge environ 3 566 kg (3 tonnes et demie) de glace dans ses cales à poisson. Il embarque aussi des vivres, fait le plein de ses deux citernes d'huile diesel de 682 L (150 gallons) et de ses citernes d'eau douce.

Vers 08h00, le 6 août, le "SERENA J" quitte Zeballos avec un équipage de deux personnes à bord y compris le propriétaire/patron. Le bateau gagne la mer par la passe Nootka et, vers 15h00 le même jour, arrive sur les lieux de pêche à quelque 20 milles marins à l'Ouest de la pointe Estevan, péninsule de Hesquiat.

Peu après l'arrivée sur les lieux de pêche, l'équipage du "SERENA J" installe ses engins de pêche à la mer et commence à pêcher le saumon à la ligne traînante dans les parages de la courbe de niveau de 100 m. Le bateau pêche dans le même secteur que le "PRIDE AND JOY", qui appartient à un parent, et de nombreux autres petits bâtiments qui pêchent généralement en groupe.

Vers 20h30 le même soir, avec une prise d'environ 50 saumons à bord, l'équipage du "SERENA J" hale ses engins de pêche à la ligne traînante à bord et, après concertation avec le bateau de pêche "PRIDE AND JOY" sur radiotéléphone VHF, le "SERENA J" met le cap au SE vers la zone de pêche du lendemain.

Le "SERENA J" suit une route qui longe la courbe de niveau de 100 m et, vers minuit, le bateau mouille l'ancre par 95 m de fond, à la position 49° 11,2' N par 126° 26,8' W, établie par Loran C. Le bateau est mouillé au moyen de 55 m de chaîne d'ancre de 0,95 cm (3/8 po) attachée à 73 m de câble de nylon de 1,27 cm (1/2 po) dans l'eau.

Une fois mouillé, le "SERENA J" place deux feux blancs visibles sur tout l'horizon sur les barres traversières, à environ 30 cm de distance dans un plan horizontal, un de chaque côté de la quille. Les tangons tribord et bâbord du bateau, munis de stabilisateurs de roulis, sont laissés déployés en position hors-bord.

Le bateau étant mouillé en toute sécurité, le matelot, qui a terminé les tâches qui lui étaient assignées, gagne sa couchette dans le gaillard d'avant.

Le patron vérifie les niveaux d'huile du moteur et change une turbine de la pompe d'eau douce avant de se retirer dans le gaillard vers 01h00, le 7 août. Au préalable, il éteint toutes les lumières des emménagements et du pont, ne laissant allumés que les deux feux de mouillage blancs sur les barres traversières. Le moteur est fermé et l'énergie électrique est

fournie par la batterie.

Selon le témoignage de l'équipage du "SERENA J", le temps est alors clair et les conditions météorologiques sont les suivantes :

Vent	WNW 5 noeuds
État de la mer	Calme
Houle	Légère houle
Visibilité	15 milles marins et plus dans l'obscurité

Vers 04h00, le patron est réveillé par le bruit d'un moteur diesel et, avant qu'il puisse atteindre la timonerie, le "SERENA J" est durement secoué. Le patron démarre le moteur à partir de la console de la timonerie et se précipite sur le pont suivi de près par le matelot.

Les deux hommes arrivent sur le pont et aperçoivent un bateau de pêche non identifié accroché au tangon de bâbord du "SERENA J" et qui tente de se dégager en faisant marche arrière, il y réussit d'ailleurs bientôt. Cet autre bâtiment montre ses feux de côté.

Au moment où le bâtiment non identifié fait machine arrière, l'équipage du "SERENA J" se hâte de remettre en place le tangon de bâbord qui a été arraché de sa ferrure d'ancrage de pavois, puis de rentrer à bord le tangon de tribord; cependant, cela a pour résultat d'augmenter la gîte à tribord. Le tangon de tribord est donc abaissé hors-bord à nouveau et le bateau conserve une gîte d'environ 10° à 15°. Le bâtiment non identifié disparaît dans l'obscurité sans avoir tenté d'entrer en communication.

En outre, les boulets utilisés pour lester les lignes de pêche à la traîne ont été arrachés de leur support de pavois par le choc de l'abordage et se balancent librement. Au moment où le patron s'affaire à les immobiliser, il entend le bruit de l'eau qui envahit son bateau. Après vérification, il constate que le "SERENA J" a, sur son côté bâbord, une brèche d'environ 0,6 m de largeur qui s'étend du niveau du pont jusqu'en dessous de la flottaison. La voie d'eau se trouve au droit de la cale à poisson en arrière du milieu du navire et l'eau envahit la cale; on inspecte le cockpit qui s'avère sec.

Le patron ordonne à son matelot d'endosser son survêtement protecteur tandis que lui-même se rend dans la timonerie. À 04h26, le 7 août, il avise la station radio de la Garde côtière (SRGC) de Tofino, sur la voie 16 du radiotéléphone VHF, que son navire prend l'eau; il se rend ensuite à l'arrière pour réévaluer l'ampleur des avaries et endosser son propre survêtement protecteur.

À 04h28, la SRGC de Tofino informe le Centre de coordination du sauvetage (CCS) de Victoria de l'accident et diffuse un relais "MAYDAY".

Vers 04h32, le bateau a une gîte si importante que le patron avertit la SRGC de Tofino qu'il est sur le point de chavirer. Sans attendre la réponse à son message, il quitte la timonerie où de l'eau s'engouffre par la porte arrière de la cabine.

On tente vainement de libérer le petit dinghy en plastique arrimé sur le toit de la timonerie, mais les deux membres de l'équipage sont finalement contraints de ramper sur la muraille du navire retourné. Ils finissent par s'agripper à l'avant bâbord, dont une partie demeure émergée. Le bateau chaviré se stabilise coque en l'air avec son arrière submergé et seulement une petite partie de l'avant au-dessus de l'eau.

Vers 04h35, le CCS de Victoria envoie le canot de sauvetage Tofino à la rescousse et la SRGC de Tofino rediffuse le relais "MAYDAY", non seulement sur les fréquences de détresse, mais aussi, cette fois, sur les voies 6, 21B et 78 du VHF pour avoir de meilleures chances d'obtenir une réponse.

De nombreux bâtiments commerciaux répondent à l'appel "MAYDAY" et sont mobilisés par le CCS de Victoria ainsi que d'autres unités de recherche et de sauvetage spécialisées et polyvalentes. À 04h44, l'escadron 442 de transport et sauvetage de la base des Forces canadiennes de Comox envoie un hélicoptère Labrador et un avion Buffalo.

À 05h02, un avion Aurora de l'escadron 407 de guerre anti-sous-marine, qui vole dans les parages, se rend prêter assistance et arrive sur les lieux à 05h15. Ayant aperçu le bateau en détresse, il largue un engin et une bouée fumigènes à 05h47 afin de guider les embarcations de surface jusqu'au "SERENA J" chaviré.

Le bateau de pêche "OCEAN PROVIDER" signale qu'il aperçoit les naufragés sur la coque du bateau chaviré à 05h52 et, à 06h00, les deux rescapés montent à bord, transis et trempés, mais sans blessure apparente.

Le CCS de Victoria libère tous les bâtiments de recherche à 06h00, à l'exception du canot de sauvetage Tofino qui n'arrive sur les lieux qu'à 06h55.

À 06h58, les rescapés du "SERENA J" sont transbordés, à leur propre demande, sur le "PRIDE AND JOY" et conduits au port de Tofino.

Un Avis aux navigateurs est diffusé pour avertir les bâtiments de la position de l'épave chavirée du "SERENA J",

toujours à sa position de mouillage.

Le canot de sauvetage Tofino est libéré à 07h28.

La GRC commence immédiatement une enquête pour retrouver l'autre bâtiment impliqué dans l'accident. Pour ce faire, les enquêteurs montent à bord d'un certain nombre de bateaux et saisissent des preuves pour l'identification légale.

Le "SERENA J" demeure à flot quelques jours après l'abordage, puis il chasse sur son ancre et finit par dériver vers le Sud dans les eaux américaines où le bâtiment est sabordé avec la permission du propriétaire. L'épave n'était pas considérée comme récupérable et constituait un danger pour la navigation.

Analyse des principaux facteurs

1. Heure de l'abordage

L'heure de l'abordage mentionnée par l'équipage du "SERENA J" est une heure approximative, car aucun des deux membres de l'équipage n'a regardé sa montre avant d'être agrippé à la coque du bateau chaviré.

L'équipage estime qu'environ 20 à 30 minutes se sont écoulées entre le moment de l'abordage et le chavirement du bateau. En se fondant sur cette estimation et compte tenu du fait que la dernière transmission du "SERENA J" sur VHF a eu lieu à 04h32 juste avant le chavirement, il est très probable que l'abordage soit survenu à un moment quelconque entre 04h02 et 04h12. Cela peut être corroboré par le temps nécessaire à l'équipage pour s'occuper des tangons et des boulets avant de transmettre un premier message de détresse à 04h26.

2. Lever du soleil et crépuscule civil

L'heure du crépuscule civil sur les lieux de l'accident était 05h28 et celle du lever du soleil, de 06h05. Le crépuscule civil débute ou se termine quand le soleil est à 6° en dessous de l'horizon et il s'agit d'une période d'obscurité incomplète; l'obscurité totale survient lorsque le soleil est à 18° en dessous de l'horizon.

3. Généralités

Les deux membres d'équipage estiment que lorsqu'ils sont arrivés sur le pont du "SERENA J", l'autre bâtiment faisait marche arrière sur un angle de 70° à 90° par l'avant bâbord; tandis que le patron évalue la distance séparant alors

l'autre bâtiment du "SERENA J" entre 18 m (60 pi) et 30 m (100 pi), le matelot l'estime à 1 m seulement. Le cap du "SERENA J" a probablement dû changer sous le choc de l'abordage.

Le 8 août, des plongeurs de la GRC ont inspecté les avaries du "SERENA J" et confirmé la description qu'en avait faite le patron. En se fondant sur la configuration des avaries, on peut établir l'angle d'impact à environ 90°.

4. Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques pour la côte Ouest de l'île de Vancouver, partie Sud, diffusées par Environnement Canada à 23h45, le 6 août, et valides jusqu'à 24h00, le 7 août 1986, étaient les suivantes :

> Vents Nord à Nord-Ouest de 5 à 15 noeuds.
> Bancs de brume en matinée avec visibilité
> près de 0 à l'occasion. Évolution probable :
> vents du Nord-Ouest de modérés à forts.

Voici les conditions météorologiques rapportées par la station de phare locale de la pointe Estevan à 05h00, le 7 août 1986 :

Ciel clair	
Visibilité	15 milles marins
Vent	Nord, 14 noeuds
État de la mer	Inconnu
Pression barométrique	1012,4, stationnaire

À noter que les conditions météorologiques dont il est fait état dans le récit des événements correspondent aux souvenirs du patron du "SERENA J" après l'accident et ne concordent pas avec celles qui ont été observées et enregistrées à la station de phare de la pointe Estevan située à une quinzaine de milles des lieux de l'accident.

5. Courants

En se fondant sur des données recueillies en 1981, 15 m sous le zéro des cartes, à la position 49° 20,1' N par 126°44,3' W, on a calculé que le courant à 04h00, le 7 août 1986, dans les environs du lieu de l'abordage, devait être de 0,3 noeud et porter au 200 °V. Étant donné que cette vitesse est comparable à celle des courants qui peuvent être générés par les vents, le degré de confiance en ces calculs est faible. Les courants étaient presque certainement inférieurs à 0,5 noeud, mais la direction peut avoir été énormément influencée par un courant éolien près de la surface. En ce qui concerne la dérive à long terme,

elle devait probablement entraîner au 320 °V.

6. Cap du "SERENA J"

Le patron du "SERENA J" ne se rappelle pas de l'orientation de son navire à l'ancre au moment de l'abordage; toutefois, selon les témoignages, certains autres bâtiments mouillés dans le secteur faisaient cap au Nord-Ouest. On estime qu'un courant de surface de moins d'un demi-noeud a peu d'influence sur un bâtiment de la taille et du type du "SERENA J" et, par conséquent, les vents du Nord qui soufflaient à une vélocité de 5 noeuds (selon les souvenirs du patron) à 14 noeuds (telle qu'enregistrée à Estevan Point) devaient avoir une plus grande influence sur le cap du bateau.

7. Pompes

Le "SERENA J" était muni de deux pompes de cale électriques automatiques, l'une située dans la cale à poisson et l'autre, dans la salle des machines. Il était aussi muni d'une pompe de cale et d'incendie de 25 mm (1 po) Japsco entraînée par la machine principale et d'une pompe manuelle placée sur le pont.

On rapporte que la pompe automatique de la cale à poisson fonctionnait, mais ne suffisait pas à contenir l'envahissement.

8. Tangon de tribord

Lorsque l'équipage du "SERENA J" a rentré le tangon de tribord juste après l'abordage, il a constaté que cela faisait gîter le navire davantage à tribord, de telle sorte qu'il l'a aussitôt rabaissé hors-bord.

Cela peut s'expliquer par le fait que lorsqu'on diminuait la gîte à tribord, on submergeait en même temps une plus grande partie de la région avariée du côté bâbord, intensifiant par le fait même l'envahissement par l'eau.

9. Stabilité

L'eau qui a pénétré dans la cale à poisson a fait prendre dès le début au "SERENA J" une gîte d'environ 10° à 15°, après quoi le bateau a conservé cette inclinaison tandis que l'équipage s'occupait des avaries plus évidentes sur le pont.

L'eau qui a pénétré dans la cale à poisson quand le navire a roulé à tribord sous le choc de l'abordage a dû submerger la glace entreposée et provoquer une gîte à tribord.

Cependant, l'effet de carène liquide a dû être réduit, limité qu'il était par les épontilles embarquées dans la cale. Étant donné que les cloisons transversales du bateau n'étaient pas étanches, l'eau a dû finir par pénétrer dans les compartiments à l'avant et à l'arrière de la cale à poisson et ce poids additionnel a dû provoquer l'enfoncement du bateau et la perte de franc-bord. À mesure que l'envahissement progressait, l'effet de carène liquide et le moment inclinant ont dû s'intensifier, et le bateau a dû continuer de s'incliner, perdre sa stabilité transversale et finalement chavirer.

Aucun des deux membres de l'équipage du "SERENA J", affairés à faire une évaluation préliminaire des avaries sur le pont, n'a pensé à aller examiner les compartiments sous le pont en avant de la cale à poisson.

10. Avertissement aux navigateurs

La 13e édition des instructions nautiques pour la côte de la Colombie-Britannique (partie Sud) contient, au chapitre 10, paragraphe 11, l'extrait suivant :

> **Bateaux de pêche.** - Du 15 avril au 31 octobre, il y a de très nombreux bateaux de pêche à l'intérieur de la ligne de 100 m (328 pi) sur le banc La Perouse près du détroit de Juan de Fuca. Ces bateaux pêchent à la ligne traînante, remorquent des filets ou, particulièrement la nuit, sont mouillés. À cause de la brume fréquente et de la visibilité réduite dans ces parages, les bâtiments qui arrivent dans le secteur de toute direction doivent passer au Sud et d'éviter le banc. Les bateaux qui sont obligés de traverser le banc doivent naviguer avec une extrême prudence afin d'éviter le risque d'abordage avec des bateaux de pêche. Pour de plus amples renseignements, voir le chapitre 1, partie A et l'édition annuelle des Avis aux navigateurs du Canada. (Traduction libre)

Les paragraphes 1 et 3 du chapitre 8 de l'édition annuelle de 1986 des Avis aux navigateurs fournissent les mêmes renseignements et mentionnent expressément le grand nombre de bateaux de pêche qu'on peut rencontrer à l'intérieur de la ligne de 50 brasses dans le secteur de la pointe Estevan. La carte nº LC 3603 du SHC contient aussi un avertissement concernant la rencontre de bateaux de pêche sur le banc La Perouse.

En l'occurrence, le "SERENA J" n'était pas sur le banc La Perouse, mais plutôt à l'intérieur de la ligne de 100 m au large de la pointe Estevan. Il n'en demeure pas moins qu'une veille adéquate doit être assurée; en outre, si le bateau de pêche non identifié était canadien, il devait savoir que des bateaux de pêche canadiens étaient à l'ancre ici et là dans différents secteurs au large de la côte Ouest de l'île de Vancouver.

11. Service du trafic maritime (STM)

Le centre STM de Tofino assure la surveillance radar d'une partie des eaux côtières au Sud-Ouest de l'île de Vancouver (l'antenne radar est placée sur le mont OZZARD) et réserve la voie 74 du R/T VHF à cette fin. Le dispositif ne s'applique pas aux bâtiments de moins de 20 m et il serait d'ailleurs impossible de surveiller efficacement la multitude de situations de rapprochements dangereux entre des petits bateaux de pêche. L'accident impliquant le "SERENA J" n'a pas été observé.

12. Règlement sur les abordages

Voir l'annexe 1 pour le texte intégral des règlements mentionnés dans la présente partie.

a) Champ d'application

La règle 1 stipule que les règles "... s'appliquent à tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux attenantes ..."; le Règlement s'appliquait donc aux deux bâtiments.

b) Risque d'abordage

La règle 7 précise que "Tout navire doit utiliser tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes pour déterminer s'il y a un risque d'abordage ...". Le fait que le "SERENA J" était ancré et avait ses feux de mouillage et que l'autre bâtiment l'a abordé de nuit par bonne visibilité semble indiquer que cet autre bâtiment n'a pas respecté cette règle.

c) Responsabilité

La règle 2 stipule que tout navire doit prendre "... toutes précautions que commande l'expérience ordinaire du marin ...". Selon les bons usages maritimes, l'autre bâtiment, qui était un bateau à moteur faisant route, aurait dû éviter le "SERENA J" qui était à l'ancre. Toutefois, comme l'autre bâtiment a abordé le

"SERENA J", il est manifeste qu'il ne s'est pas conformé aux obligations fixées par cette règle.

d) Manoeuvre pour éviter l'abordage

La règle 8 stipule que "Toute manoeuvre entreprise pour éviter un abordage doit, ... être exécutée franchement, largement à temps ...". En outre, la règle 16 précise que "Tout navire ... doit ... manoeuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement." L'autre bâtiment ayant abordé le "SERENA J" qui était à l'ancre, semble donc, par là aussi, ne s'être pas conformé aux exigences de ces deux règles.

e) Veille

La règle 5 stipule que "Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée ...". Le "SERENA J" était tenu, en vertu du Règlement sur les abordages, d'assurer une veille appropriée, mais, semblable à cela à bon nombre de bateaux de la flottille de pêche à la traîne de la côte Ouest, aucune veille n'était assurée alors que le bateau était à l'ancre après une longue journée de pêche. Par conséquent, le "SERENA J" n'assurait pas une veille visuelle et auditive appropriée, contrevenant ainsi aux exigences de la règle susmentionnée. Attendu que :

- la visibilité au moment de l'abordage était bonne;

- il n'y avait pas, dans les parages immédiats du lieu de l'abordage, d'autres bateaux qui auraient pu nuire à la manoeuvre du bâtiment inconnu;

- ce bâtiment inconnu était un petit bateau de pêche et la plupart d'entre eux ont une bonne manoeuvrabilité;

- le bâtiment inconnu a abordé le "SERENA J" presque perpendiculairement sans tenter de manoeuvre franche perceptible pour éviter l'accident;

il appert qu'une "veille appropriée" n'était pas assurée à bord du bâtiment inconnu, contrairement à ce que prescrit la règle 5.

f) Signaux d'avertissement et signaux pour attirer l'attention

La règle 36 stipule que tout navire peut, pour "... appeler l'attention d'un autre navire, émettre des signaux lumineux ou sonores ...". L'équipage du "SERENA J" dormait au moment de l'abordage et ne peut

par conséquent témoigner si l'autre bâtiment a pris des mesures suffisantes pour éviter l'abordage.

D'un autre côté, même si l'abordage était imminent, l'autre bâtiment n'a pas tenté par des signaux d'attirer l'attention tel que prévu dans la règle 36.

13. Feux de mouillage

Le "SERENA J", de moins de 50 m de longueur, était tenu en vertu de la règle 30, "Navire au mouillage et navire échoué" du Règlement sur les abordages, de montrer, à l'endroit le plus en évidence, un feu blanc visible sur tout l'horizon. (Voir les extraits du Règlement à l'appendice I.)

Les feux placés sur les barres traversières du "SERENA J" étaient près l'un de l'autre et étaient disposés de telle sorte que l'un ou l'autre ou les deux étaient visibles de n'importe quel angle d'approche; de ce fait, à une certaine distance, les deux feux devaient se confondre. Le bateau respectait donc l'esprit des exigences (du Règlement sur les abordages) concernant les feux de mouillage.

14. Réflecteur radar

Le "SERENA J", bateau de pêche en bois de moins de 20 m de longueur, était tenu, en vertu de la règle 40 (Dispositions supplémentaires canadiennes) du Règlement sur les abordages, d'être muni d'un réflecteur radar passif, mais il n'en avait pas à bord.

15. Obligation des capitaines en cas d'abordage

L'article 641 de la Loi sur la marine marchande du Canada stipule que dans tous les cas d'abordage, le capitaine ou la personne responsable de la conduite d'un navire doit prêter toute l'assistance nécessaire pour sauver des vies humaines mises en danger par l'abordage et qu'il doit aussi communiquer les renseignements pertinents comme le nom du navire, le port d'immatriculation et le nom des ports d'où il provient et où il se dirige. (Cet article de la Loi sur la marine marchande du Canada est reproduit à l'appendice III.)

Le défaut de l'autre bâtiment de s'arrêter pour prêter assistance après un abordage, comme cela a été le cas en l'occurrence, est considéré comme l'une des plus graves fautes que peut commettre un navigateur.

Comme les deux membres d'équipage du "SERENA J" étaient préoccupés des avaries à leur propre bateau, aucun d'eux n'a tenté de communiquer avec l'autre bateau par radiotéléphone VHF.

Il n'y a eu, selon leur témoignage, aucune tentative de la part de l'autre bâtiment pour offrir son assistance ou s'identifier et communiquer les renseignements pertinents de vive voix.

16. Rapports de sinistres maritimes

Le Règlement sur les rapports de sinistres maritimes édicté en application de l'article 543 de la Loi sur la marine marchande du Canada exige que tout sinistre maritime soit immédiatement signalé par radio, avant de faire l'objet ultérieurement d'un rapport écrit sur la formule 1 (W.R.)2/(A.R.). (Voir des extraits du Règlement à l'appendice II.) Le "SERENA J" a signalé l'accident, l'autre bâtiment ne l'a pas fait.

17. Équipement de survie et de détresse

Le "SERENA J" respectait les prescriptions du Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche. Voici l'équipement qui se trouvait à bord :

Gilets de sauvetage	Le bateau avait à bord trois gilets de sauvetage, mais les membres d'équipage portaient leurs propres survêtements protecteurs (MUSTANG) personnels approuvés par la GCC qui se sont avérés extrêmement utiles pour les garder au chaud pendant qu'ils s'accrochaient à la coque du navire chaviré.
Radeau de sauvetage	Aucun exigé par le Règlement, aucun à bord.
EPIRB	Aucune exigée par le Règlement, aucune à bord.
Combinaison d'immersion	Aucune exigée par le Règlement, aucune à bord.
Canot de sauvetage	Un dinghy de deux mètres était arrimé sur le toit de la timonerie. À cause du déroulement des événements à bord du bateau et du fait que l'équipage ne s'est rendu compte que trop tard de la gravité de la situation, on n'a pas eu le temps de mettre le dinghy à l'eau.
Radiotéléphone	Le bateau possédait deux

radiotéléphones (voir la liste de l'équipement). Les messages de détresse ont été transmis sur la voie 16 du VHF et ont été reçus par la SRGC de Tofino.

18. Recherches et sauvetage

Les unités suivantes ont pris part aux opérations de recherche et de sauvetage selon les instructions du CCS.

04h35	Canot de sauvetage "TOFINO" de la GCC
04h44	Patrouilleur "TANU" du ministère des Pêches et des Océans (P et O)
04h44	Hélicoptère Labrador "R305" et avion Buffalo "R458" de l'escadron 442 de transport et de sauvetage, BFC de Comox
04h59	VGCC "READY"
05h02	Avion Aurora "117" de l'escadron 407 de guerre anti-sous-marine, BFC de Comox
04h38	B/P "NORCAPE"
04h45	B/P "NORDIC SPIRIT"
05h00	B/P "OCEANUS"
05h23	B/P "SUNBEAM"
05h27	B/P "OCEAN PROVIDER"
05h29	B/P "DAMSIG"
05h31	B/P "SUNFISH"
05h31	B/P "MIDNIGHT FLYER"

Tous les bâtiments de recherche et de sauvetage à l'exception du canot de sauvetage "TOFINO" ont été libérés à 06h00. Ce dernier a été libéré à 07h28.

19. Bateau suspect

L'équipage du "SERENA J" a décrit le bâtiment qui a abordé son bateau comme un bateau de pêche d'environ 13 m (42 pi) de longueur avec une coque de couleur orange ou rouge et un rouf blanc. Le nom du bateau, écrit en caractères d'imprimerie noirs à l'avant, commençait possiblement par la lettre "K". On a aussi noté que les feux de côté étaient complètement à l'avant et très distinctifs.

La GRC a surtout concentré son enquête sur deux bateaux suspects possibles. Ses plongeurs se sont procurés une pièce de l'épave du "SERENA J" au point d'impact sur la

coque, avant que le bateau ne soit sabordé.

Les enquêteurs ont prélevé des échantillons de peinture ainsi que des éclats de bois et de fibre de verre sur les deux bateaux suspects pour analyse. En se basant sur les résultats de ces analyses ainsi que sur le témoignage fourni par le propriétaire/patron du "SERENA J" à la GRC, des accusations ont été portées en vertu de l'article 236/1)b) du Code criminel; le 28 janvier 1988, le patron d'un bateau de pêche canadien a été trouvé coupable et condamné à neuf mois de prison. La cause est maintenant en appel.

Le bateau suspect dont le patron a été condamné ne montrait pas d'avarie apparente au moment de l'enquête, après l'abordage, mais cela ne prouve rien car il est arrivé que l'avant d'autres bâtiments impliqués dans un abordage ne montre aucune trace d'avarie.

Les deux hommes d'équipage du bateau ont témoigné qu'ils avaient pêché dans le secteur d'Esperanza jusqu'aux environs de 21h00, le 6 août; ils ont ensuite préparé leur bâtiment à tenir la mer et ont navigué avec les stabilisateurs sortis jusque vers 22h00 le même soir, à destination de Tofino. Le matelot a assuré la conduite du bateau de 22h00 à 0100, le 7 août, moment où le patron a pris la relève. Le matelot avait reçu instruction de se tenir dans 60 à 70 brasses d'eau au large de la pointe Estevan. On naviguait au radar, au Loran C et au sondeur, à 1 700 tours/minute, ce qui donne une vitesse de 7 noeuds environ quand le bateau est chargé. Le patron a pris le quart à 01h00, le 7 août, et a assuré la conduite du bateau à partir de ce moment. Vers 05h00, le matelot s'est remis au travail, cette fois pour laver le bateau à la grande eau. Le patron gouvernait manuellement car le pilote automatique ne fonctionnait pas. Selon les témoignages, le bateau s'est amarré au quai de l'entreprise de pêche locale à Tofino à un moment quelconque peu après 08h00. L'équipage a nié que son bateau ait été impliqué dans l'abordage.

L'annexe graphique ci-jointe montre le trajet indiqué du bateau suspect et note certaines divergences dans les témoignages des deux membres d'équipage à bord quant à la position où s'est effectué le changement de quart vers 01h00, le 17 août. Il a été déclaré que même s'il aurait été normal de se rendre à Tofino en passant par Father Charles Channel (Wilf Rock) le bateau est plutôt passé cette fois par Russell Channel (Whaler Islets); à cet égard, il faut noter que le bateau a choisi de passer au Sud de l'île Tibbs (phare) au lieu de traverser la zone d'eau libre au Nord de l'île, en empruntant Russell Channel, mais le trajet a été tracé rapidement sur la carte et on estime qu'il ne faut pas attacher d'importance à ce point. La raison donnée

pour emprunter Russell Channel au lieu de Father Charles Channel, c'est que le bateau s'est retrouvé au Nord et à l'Est de sa route prévue par suite de fréquents changements de cap à bâbord dus aux nombreux bateaux de pêche rencontrés le long des courbes de niveau et sur la route. On soupçonnait aussi qu'il y avait un courant portant en direction Nord. On a aussi remarqué qu'il y avait de nombreux bateaux ancrés au large de la pointe Estevan. Les deux membres d'équipage confirment la présence de nombreux bateaux de pêche dans le secteur pendant leur quart. Le vent, tel qu'observé du bateau, était apparemment de 15 à 18 noeuds de l'Ouest à 01h00, le 17 août et il a molli pour devenir léger vers 04h00.

Il faut noter que la Loi sur la marine marchande du Canada qui habilite la MCI à enquêter ne lui confère pas le pouvoir de saisir des "objets" ou des "choses" et que, de ce fait, la Division ne disposait d'aucun pouvoir légal de prendre des échantillons de peinture.

20. **Retard du rapport**

À cause des circonstances inhabituelles de l'enquête, le rapport a été retardé de façon intempestive à cause des accusations portées au Criminel qui exigeaient l'identification des échantillons de peinture ainsi qu'à cause de la procédure d'appel subséquente.

21. **Certificat**

Le patron du "SERENA J" ne possédait pas de certificat de capacité du ministère des Transports et n'était pas obligé d'en avoir un pour exploiter son bateau. Il pêchait depuis 13 ans et exploitait de petits bateaux depuis environ 5 ans.

Le patron du bateau présumé abordeur ne possédait pas de certificat de capacité du ministère des Transports et n'était pas obligé d'en avoir un pour exploiter son bateau. Il pêchait à bord de petits bateaux depuis son jeune âge et était patron depuis 5 à 6 ans. Il était patron du bateau suspect depuis août 1985.

Constatations

Le "SERENA J" a été abordé dans l'obscurité, par beau temps, le 7 août 1986. Il a eu la hanche bâbord perforée par un bateau de pêche qui ne s'est pas identifié, a été envahi par l'eau a perdu sa stabilité transversale et a fini par chavirer. Le bateau, dont l'épave était devenue un danger pour la navigation, a ultérieurement été sabordé.

Il semble que les facteurs ci-après aient contribué à l'abordage :

"UN BÂTIMENT QUI NE S'EST PAS IDENTIFIÉ"

- qui était un bateau à moteur faisant route n'a pas évité le bateau à l'ancre "SERENA J", contrevenant ainsi à la règle 2 du Règlement sur les abordages;

- n'a pas assuré une veille appropriée, contrevenant ainsi à la règle 5 du Règlement sur les abordages;

- n'a pas utilisé tous les moyens disponibles pour déterminer s'il y avait un risque d'abordage, contrevenant ainsi à la règle 7 du Règlement sur les abordages;

- n'a pas exécuté franchement et largement à temps une manoeuvre pour éviter une situation de proximité dangereuse, contrevenant ainsi à la règle 8 du Règlement sur les abordages;

- même s'il était un navire non privilégié, n'a pas manoeuvré de bonne heure et franchement de manière à éviter l'abordage, contrevenant ainsi à la règle 16 du Règlement sur les abordages;

- ne s'est pas servi de signaux sonores et lumineux pour avertir le "SERENA J" tel que prescrit dans la règle 36 du Règlement sur les abordages;

Le "SERENA J"

- n'a pas assuré une veille au mouillage étant donné que l'équipage à bord dormait au moment de l'abordage; par conséquent, il :

  a) n'a pas assuré une veille appropriée, contrevenant ainsi à la règle 5 du Règlement sur les abordages;

  b) n'a pas déterminé s'il y avait un risque d'abordage, contrevenant ainsi à la règle 7 du Règlement sur les abordages;

  c) ne s'est pas servi de signaux d'avertissement et n'a pas utilisé de signaux lumineux et/ou sonores pour attirer l'attention de l'"AUTRE BATEAU";

- n'était pas muni d'un réflecteur radar, contrevenant ainsi à la règle 40 du Règlement sur les abordages (Dispositions supplémentaires canadiennes)

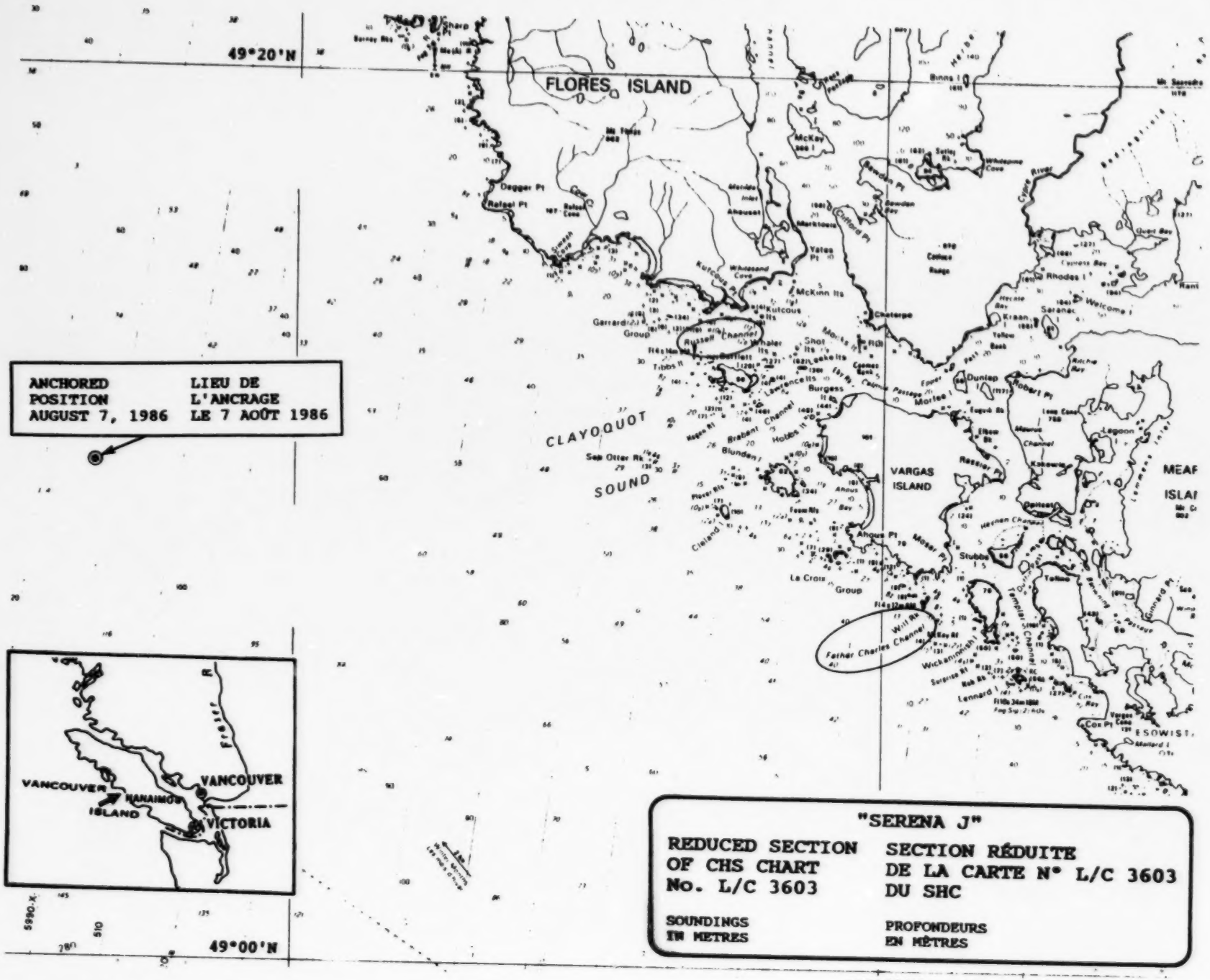
Autres constatations

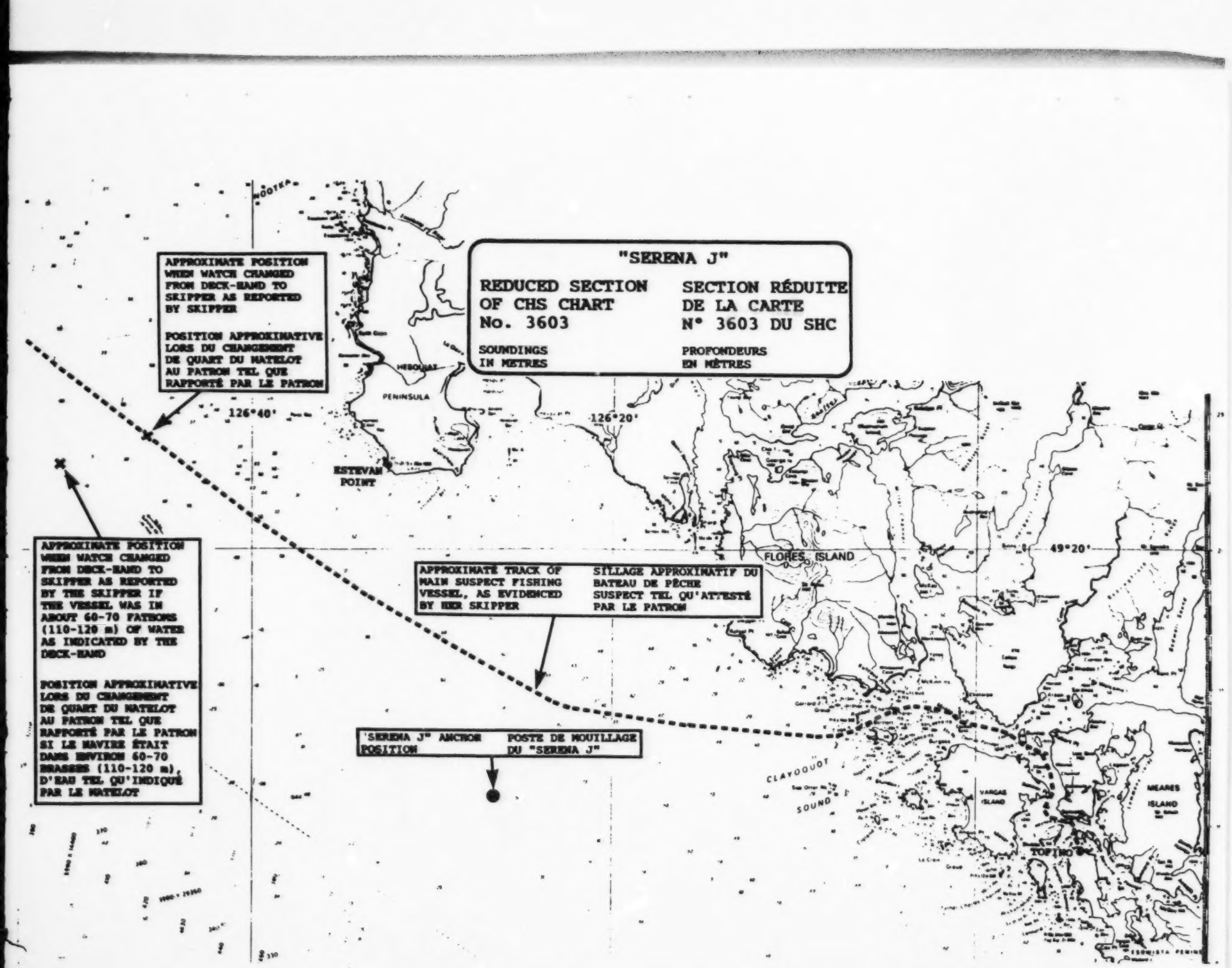
L'"AUTRE BÂTIMENT" ne s'est pas conformé au chapitre S-9, Article 641 de la Loi sur la marine marchande du Canada car il n'a pas prêté assistance au "SERENA J" et n'a pas tenté de communiquer avec le bâtiment abordé.

L'équipage du "SERENA J" qui s'occupait des avaries plus évidentes sur le pont, n'a constaté les avaries à la coque et n'en a évalué la gravité que lorsqu'il était trop tard pour tenter de limiter l'envahissement par l'eau ou de tirer un parti maximal des engins de sauvetage du bateau.

Une condamnation du patron du bateau pour des infractions en vertu du Code criminel relativement à cet accident est en appel.

OTTAWA (ONT.)
DÉCEMBRE 1988


49°20'N
FLORES ISLAND
CLAYOQUOT SOUND
VARGAS ISLAND
ANCHORED POSITION AUGUST 7, 1986
LIEU DE L'ANCRAGE LE 7 AOÛT 1986
VANCOUVER
VANCOUVER ISLAND
NANAIMO
VICTORIA
FRASER
49°00'N
"SERENA J"
REDUCED SECTION OF CHS CHART No. L/C 3603
SECTION RÉDUITE DE LA CARTE N° L/C 3603 DU SHC
SOUNDINGS IN METRES
PROFONDEURS EN MÈTRES


"SERENA J"
REDUCED SECTION OF CHS CHART No. 3603
SECTION RÉDUITE DE LA CARTE N° 3603 DU SHC
SOUNDINGS IN METRES
PROFONDEURS EN MÈTRES
APPROXIMATE POSITION WHEN WATCH CHANGED FROM DECK-HAND TO SKIPPER AS REPORTED BY SKIPPER
POSITION APPROXIMATIVE LORS DU CHANGEMENT DE QUART DU MATELOT AU PATRON TEL QUE RAPPORTÉ PAR LE PATRON
APPROXIMATE POSITION WHEN WATCH CHANGED FROM DECK-HAND TO SKIPPER AS REPORTED BY THE SKIPPER IF THE VESSEL WAS IN ABOUT 60-70 FATHOMS (110-120 m) OF WATER AS INDICATED BY THE DECK-HAND
POSITION APPROXIMATIVE LORS DU CHANGEMENT DE QUART DU MATELOT AU PATRON TEL QUE RAPPORTÉ PAR LE PATRON SI LE NAVIRE ÉTAIT DANS ENVIRON 60-70 BRASSES (110-120 m) D'EAU TEL QU'INDIQUÉ PAR LE MATELOT
APPROXIMATE TRACK OF MAIN SUSPECT FISHING VESSEL, AS EVIDENCED BY HER SKIPPER
SILLAGE APPROXIMATIF DU BATEAU DE PÊCHE SUSPECT TEL QU'ATTESTÉ PAR LE PATRON
'SERENA J" ANCHOR POSITION
POSTE DE MOUILLAGE DU "SERENA J"
126°40'
126°20'
49°20'
HESQUIAT PENINSULA
ESTEVAN POINT
FLORES ISLAND
CLAYOQUOT SOUND
VARGAS ISLAND
MEARES ISLAND
TOFINO

ANNEX I

Collision Regulations

March 1983

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF COLLISIONS

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Collision Regulations*.

PART A—GENERAL

RULE 1

Application—International

(*a*) These Rules shall apply to all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by seagoing vessels.

(*b*) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of special rules made by an appropriate authority for roadsteads, harbours, rivers, lakes or inland waterways connected with the high seas and navigable by sea-going vessels if such special rules conform as closely as possible to these Rules.

(*c*) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the government of any state with respect to additional station or signal lights, shapes or whistle signals for ships of war and vessels proceeding under convoy, or with respect to additional station or signal lights or shapes for fishing vessels engaged in fishing as a fleet. These additional station or signal lights, shapes or whistle signals shall, so far as possible, be such that they cannot be mistaken for any light, shape or signal authorized elsewhere under these Rules.

(*d*) Traffic separation schemes may be adopted by the Organization for the purpose of these Rules.

APPENDICE I

Règlement sur les abordages

Mars 1983

RÈGLEMENT POUR PRÉVENIR LES ABORDAGES

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement sur les abordages*.

PARTIE A—GÉNÉRALITÉS

RÈGLE 1

Application—International

a) Les présentes règles s'appliquent à tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer.

b) Aucune disposition des présentes règles ne peut restreindre l'exécution de règles spéciales édictées par une autorité compétente en matière de navigation dans les rades, ports, cours d'eau, lacs ou voies navigables intérieures attenantes à la haute mer et accessibles aux navires de mer, si ces règles spéciales se conforment d'aussi près que possible aux présentes règles.

c) Aucune disposition des présentes règles ne saurait entraver l'application des prescriptions spéciales édictées par le gouvernement d'un État en vue d'augmenter le nombre des feux de position, signaux lumineux, marques ou signaux au sifflet à utiliser par les bâtiments de guerre et les navires en convoi, ou en vue d'augmenter le nombre des feux de position, signaux lumineux ou marques à utiliser par les navires en train de pêcher et constituant une flotille de pêche. Ces feux de position, signaux lumineux, marques ou signaux au sifflet supplémentaires doivent, dans la mesure du possible, être tels qu'il soit impossible de les confondre avec tous autres feux, marques ou signaux autorisés par ailleurs dans les présentes règles.

d) L'Organisation peut adopter des dispositifs de séparation du trafic aux fins des présentes règles.

(*e*) Whenever the Government concerned shall have determined that a vessel of special construction or purpose cannot comply fully with the provisions of any of these Rules with respect to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, without interfering with the special function of the vessel, such vessel shall comply with such other provisions in regard to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, as the Government shall have determined to be the closest possible compliance with these Rules in respect of that vessel.

Application—Canadian Modification

(*f*) Where it is necessary to make any determination referred to in paragraph (*e*) in respect of a Canadian vessel, the determination shall be made by the Chairman.

RULE 2

Responsibility

(*a*) Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to comply with these Rules or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.

(*b*) In construing and complying with these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances, including the limitations of the vessels involved, which may make a departure from these Rules necessary to avoid immediate danger.

PART B—STEERING AND SAILING RULES

SECTION I—CONDUCT OF VESSELS IN ANY CONDITION OF VISIBILITY

RULE 5

Look-out

Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.

e) Toutes les fois qu'un gouvernement considère qu'un navire de construction spéciale ou affecté à des opérations spéciales ne peut se conformer à l'une quelconque des présentes règles en ce qui concerne le nombre, l'emplacement, la portée ou le secteur de visibilité des feux et marques, ainsi que l'implantation et les caractéristiques des dispositifs de signalisation sonore, sans gêner les fonctions spéciales du navire, ce navire doit se conformer à telles autres dispositions relatives au nombre, à l'emplacement, à la portée ou au secteur de visibilité des feux ou marques, ainsi qu'à l'implantation et aux caractéristiques des dispositifs de signalisation sonore, qui de l'avis du gouvernement intéressé, permettent dans ces cas de se conformer d'aussi près que possible aux présentes règles.

Application—Modification canadienne

f) Il incombe au président, lorsqu'il y a lieu, de prendre toute décision visée à l'alinéa *e*) à l'égard d'un navire canadien.

RÈGLE 2

Responsabilité

a) Aucune disposition des présentes règles ne saurait exonérer soit un navire, soit son propriétaire, son capitaine ou son équipage des conséquences d'une négligence quelconque quant à l'application des présentes règles ou quant à toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.

b) En interprétant et en appliquant les présentes règles, on doit tenir dûment compte de tous les dangers de la navigation et des risques d'abordage, ainsi que de toutes les circonstances particulières, notamment les limites d'utilisation des navires en cause, qui peuvent obliger à s'écarter des présentes règles pour éviter un danger immédiat.

PARTIE B—RÈGLES DE BARRE ET DE ROUTE

SECTION I—CONDUITE DES NAVIRES DANS TOUTES LES CONDITIONS DE VISIBILITÉ

RÈGLE 5

Veille

Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage.

RULE 7

Risk of Collision

(*a*) Every vessel shall use all available means appropriate to the prevailing circumstances and conditions to determine if risk of collision exists. If there is any doubt such risk shall be deemed to exist.

(*b*) Proper use shall be made of radar equipment if fitted and operational, including long-range scanning to obtain early warning of risk of collision and radar plotting or equivalent systematic observation of detected objects.

(*c*) Assumptions shall not be made on the basis of scanty information, especially scanty radar information.

(*d*) In determining if risk of collision exists the following considerations shall be among those taken into account:

(i) such risk shall be deemed to exist if the compass bearing of an approaching vessel does not appreciably change,

(ii) such risk may sometimes exist even when an appreciable bearing change is evident, particularly when approaching a very large vessel or a tow or when approaching a vessel at close range.

RULE 8

Action to avoid Collision

(*a*) Any action taken to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be positive, made in ample time and with due regard to the observance of good seamanship.

(*b*) Any alteration of course and/or speed to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be large enough to be readily apparent to another vessel observing visually or by radar; a succession of small alterations of course and/or speed should be avoided.

(*c*) If there is sufficient sea room, alteration of course alone may be the most effective action to avoid a close-quarters situation provided that it is made in good time, is substantial and does not result in another close-quarters situation.

(*d*) Action taken to avoid collision with another vessel shall be such as to result in passing at a safe distance. The effectiveness of the action shall be carefully checked until the other vessel is finally past and clear.

(*e*) If necessary to avoid collision or allow more time to assess the situation, a vessel shall slacken her speed or take all way off by stopping or reversing her means of propulsion.

RÈGLE 7

Risque d'abordage

a) Tout navire doit utiliser tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes pour déterminer s'il existe un risque d'abordage. S'il y a doute quant au risque d'abordage, on doit considérer que ce risque existe.

b) S'il y a à bord un équipement radar en état de marche, on doit l'utiliser de façon appropriée en recourant, en particulier, au balayage à longue portée afin de déceler à l'avance un risque d'abordage, ainsi qu'au «plotting» radar ou à toute autre observation systématique équivalente des objets détectés.

c) On doit éviter de tirer des conclusions de renseignements insuffisants, notamment de renseignements radar insuffisants.

d) L'évaluation d'un risque d'abordage doit notamment tenir compte des considérations suivantes:

(i) il y a risque d'abordage si le relèvement au compas d'un navire qui s'approche ne change pas de manière appréciable;

(ii) un tel risque peut parfois exister même si l'on observe une variation appréciable du relèvement, particulièrement lorsque l'on s'approche d'un très grand navire, d'un train de remorque ou d'un navire qui est à courte distance.

RÈGLE 8

Manœuvre pour éviter les abordages

a) Toute manœuvre entreprise pour éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être exécutée franchement, largement à temps et conformément aux bons usages maritimes.

b) Tout changement de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, visant à éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être assez important pour être immédiatement perçu par tout navire qui l'observe visuellement ou au radar; une succession de changements peu importants de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, est à éviter.

c) Si le navire a suffisamment de place, le changement de cap à lui seul peut être la manœuvre la plus efficace pour éviter de se trouver en situation très rapprochée à condition que cette manœuvre soit faite largement à temps, qu'elle soit franche et qu'elle n'aboutisse pas à une autre situation très rapprochée.

d) Les manœuvres effectuées pour éviter l'abordage avec un autre navire doivent être telles qu'elles permettent de passer à une distance suffisante. L'efficacité des manœuvres doit être attentivement contrôlée jusqu'à ce que l'autre navire soit définitivement paré et clair.

e) Si cela est nécessaire pour éviter un abordage ou pour laisser plus de temps pour apprécier la situation, un navire doit réduire sa vitesse ou casser son erre en arrêtant son appareil propulsif ou en battant en arrière au moyen de cet appareil.

SECTION II—CONDUCT OF VESSELS IN SIGHT OF ONE ANOTHER

RULE 16

Action by Give-way Vessel

Every vessel which is directed to keep out of the way of another vessel shall, so far as possible, take early and substantial action to keep well clear.

RULE 30

Anchored Vessels and Vessels Aground—International

(*a*) A vessel at anchor shall exhibit where it can best be seen:

(i) in the fore part, an all-round white light or one ball,

(ii) at or near the stern and at a lower level than the light prescribed in subparagraph (i), an all-round white light.

(*b*) A vessel of less than 50 metres in length may exhibit an all-round white light where it can best be seen instead of the lights prescribed in paragraph (*a*) of this Rule.

(*c*) A vessel at anchor may, and a vessel of 100 metres and more in length shall, also use the available working or equivalent lights to illuminate her decks.

RULE 36

Signals to attract Attention

If necessary to attract the attention of another vessel any vessel may make light or sound signals that cannot be mistaken for any signal authorized elsewhere in these Rules, or may direct the beam of her searchlight in the direction of the danger, in such a way as not to embarrass any vessel. Any light to attract the attention of another vessel shall be such that it cannot be mistaken for any aid to navigation. For the purpose of this Rule the use of high intensity intermittant or revolving lights, such as strobe lights, shall be avoided.

RULE 40

Radar Reflectors

*(*a*) Subject to paragraph (*b*), a vessel that is less than 20 metres in length or is constructed primarily of non-metallic materials shall be equipped with a passive radar reflector.

(*b*) Paragraph (*a*) does not apply where

(i) a vessel operates in limited traffic conditions, daylight, and favourable environmental conditions and where compliance is not essential for the safety of the vessel, or

(ii) the small size of the vessel or its operation away from radar navigation makes compliance impracticable.

SECTION II—CONDUITE DES NAVIRES EN VUE LES UNS DES AUTRES

RÈGLE 16

Manœuvre du navire non privilégié

Tout navire qui est tenu de s'écarter de la route d'un autre navire doit, autant que possible, manœuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement.

RÈGLE 30

Navires au mouillage et navires échoués—International

a) Un navire au mouillage doit montrer à l'endroit le plus visible:

(i) à l'avant, un feu blanc visible sur tout l'horizon ou une boule;

(ii) à l'arrière ou près de l'arrière, plus bas que le feu prescrit à l'alinéa (i), un feu blanc visible sur tout l'horizon.

b) Un navire au mouillage de longueur inférieure à 50 mètres peut montrer, à l'endroit le plus visible, un feu blanc visible sur tout l'horizon, au lieu des feux prescrits au paragraphe *a*) de la présente règle.

c) En outre, un navire au mouillage peut utiliser ses feux de travail disponibles ou des feux équivalents pour illuminer ses ponts. Cette disposition est obligatoire pour les navires de longueur égale ou supérieure à 100 mètres.

RÈGLE 36

Signaux destinés à appeler l'attention

Tout navire peut, s'il juge nécessaire d'appeler l'attention d'un autre navire, émettre des signaux lumineux ou sonores ne pouvant être confondus avec tout autre signal autorisé par l'une quelconque des présentes règles, ou bien orienter le faisceau de son projecteur en direction du danger qui menace un navire de façon telle que ce faisceau ne puisse gêner d'autres navires. Tout feu destiné à attirer l'attention d'un autre navire ne doit pas pouvoir être confondu avec une aide à la navigation. Aux fins de la présente règle, l'emploi de feux intermittents ou tournants à haute intensité, tels que les phares gyroscopiques, doit être évité.

RÈGLE 40

Réflecteurs radar

**a*) Sous réserve de l'alinéa *b*), tout navire d'une longueur inférieure à 20 mètres ou construit principalement de matériaux non métalliques doit être doté d'un réflecteur radar passif.

b) L'alinéa *a*) ne s'applique pas

(i) lorsque le navire est exploité dans des conditions où le trafic est léger, de jour et dans des conditions atmosphériques favorables et qu'il n'est pas nécessaire pour sa sécurité qu'il s'y conforme; ou

(ii) lorsque la petite taille du navire ou que le fait de l'exploiter à l'extérieur des zones où se pratique la navigation au radar font qu'il est impossible de s'y conformer.

ANNEX II

CANADA SHIPPING ACT

Shipping Casualties Reporting Regulations, amendment

1. The definition "Canadian radio ship reporting station" in section 2 of the *Shipping Casualties Reporting Regulations* is revoked and the following substituted therefor:

"Canadian radio ship reporting station" means a Canadian Coast Guard radio station or a Canadian Vessel Traffic Service Centre of the Department of Transport, a Canadian marine radio station operated by the St. Lawrence Seaway Authority or a Canadian harbour radio station; (*station de radiocommunications maritime canadienne*)."

2. (1) Subsection 4(1) of the said Regulations is revoked and the following substituted therefor:

"(1) Where a ship, or a vessel being towed by a ship, is involved in a shipping casualty, an accident or a dangerous occurrence, the master, any certificated officer, operator, member of the crew, pilot or person responsible for the ship, or the vessel being towed, shall report the incident without delay in accordance with subsections (2) and (3)."

(2) Subsection 4(3) of the said Regulations is revoked and the following substituted therefor:

"(3) Where the report referred to in subsection (1) cannot be communicated by radio from a ship while it is in a Canadian port, the shipping casualty, accident or dangerous occurrence shall be reported by telephone to the local Canadian radio ship reporting station, or to the Canadian Coast Guard Operations Centre of the Department of Transport in Ottawa."

3. (1) Paragraphs 5(1)(*a*) and (*b*) of the said Regulations are revoked and the following substituted therefor:

"(*a*) within 24 hours of the occurrence of the incident or as soon as possible thereafter, make a written report on the incident, including a statement as to its probable cause; and

APPENDICE II

LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Règlement sur les rapports de sinistres maritimes—Modification

1. La définition de «station de radiocommunications maritime canadienne», à l'article 2 du *Règlement sur les rapports de sinistres maritimes*, est abrogée et remplacée par ce qui suit:

«station de radiocommunications maritime canadienne» Station radio de la Garde côtière canadienne ou centre de Service du trafic maritime du Canada du ministère des Transports, station radio maritime canadienne exploitée par l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent ou station radio d'un port canadien. (*Canadian radio ship reporting station*).»

2. (1) Le paragraphe 4(1) de la version anglaise du même règlement est abrogé et remplacé par ce qui suit:

«(1) Where a ship, or a vessel being towed by a ship, is involved in a shipping casualty, an accident or a dangerous occurrence, the master, any certificated officer, operator, member of the crew, pilot or person responsible for the ship, or the vessel being towed, shall report the incident without delay in accordance with subsections (2) and (3).»

(2) Le paragraphe 4(3) du même règlement est abrogé et remplacé par ce qui suit:

«(3) Dans le cas où le rapport visé au paragraphe (1) ne peut être communiqué par radio à partir d'un navire se trouvant dans un port canadien, le sinistre maritime, l'accident ou l'évènement dangereux doit être signalé par téléphone à une station de radiocommunications maritime canadienne ou au Centre des opérations de la Garde côtière du ministère des Transports à Ottawa.»

3. (1) Les alinéas 5(1)*a*) et *b*) du même règlement sont abrogés et remplacés par ce qui suit:

«*a*) d'une part, rédiger un rapport de l'incident, comprenant une description de ses causes probables, dans les 24 heures suivant le moment où il s'est produit, ou aussitôt que possible;

CANADA SHIPPING ACT

LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Duty of masters in collision

641. (1) In every case of collision between two vessels, it is the duty of the master or person in charge of each vessel, if and so far as he can do so without danger to his own vessel, crew and passengers, if any,

(*a*) to render to the other vessel, her master, crew and passengers, if any, such assistance as may be practicable, and as may be necessary to save them from any danger caused by the collision, and to stay by the other vessel until he has ascertained that it has no need of further assistance, and

(*b*) to give to the master or person in charge of the other vessel the name of his own vessel and of the port to which it belongs, and also the names of the ports from which it comes and to which it is bound.

No presumption on failure

(2) Failure of the master or person in charge of a vessel to comply with this section, does not raise any presumption of law that the collision was caused by his wrongful act, neglect or default. R.S., c. 29, s. 651.

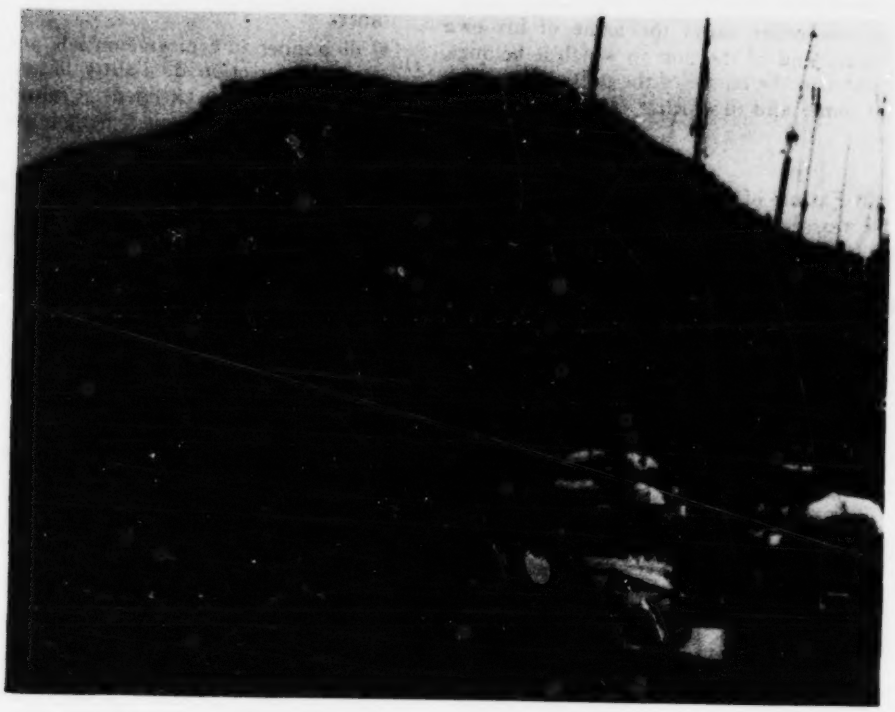
Devoir des capitaines en cas d'abordage

641. (1) Dans tout cas d'abordage entre deux bâtiments, le capitaine ou la personne ayant la direction de chaque bâtiment, en tant qu'il ou qu'elle peut le faire sans danger pour son propre bâtiment, son équipage et ses passagers, s'il y en a, a le devoir

a) de prêter à l'autre bâtiment, à son capitaine, à son équipage et à ses passagers, s'il y en a, l'assistance possible et nécessaire pour les sauver de tout danger causé par l'abordage, et de rester auprès de l'autre bâtiment jusqu'à ce qu'il ou qu'elle se soit assuré que celui-ci n'a plus besoin d'assistance; et

b) de donner au capitaine ou à la personne ayant la direction de l'autre bâtiment le nom de son propre bâtiment et celui de son port d'attache, ainsi que le nom de ses ports de provenance et de destination.

Pas de présomption en cas de défaut

(2) Le défaut, de la part du capitaine ou de la personne ayant la direction d'un bâtiment, de se conformer au présent article, n'entraîne pas de présomption légale d'abordage causé par sa faute, sa négligence ou sa prévarication. S.R., c. 29, art. 651.

F/V "SERENA J"
B/P "SERENA J"